

Восход “ОРИОНА”



Первые отрывочные сведения о существовании этой яхты появились еще прошлой зимой. Весной питерская парусная общественность была уже вовсю заинтригована — на сайте фирмы-изготовителя появились маленькие фотографии, иллюстрирующие этапы строительства в Екатеринбурге на фирме “Спрей” нового “прямоштевника”, разработанного в КБ “Ricochet Design Group” под руководством Ю. Ситникова.



Тугая пружина интриги развернулась в июле, когда новинка была представлена в числе участников очередного “Кубка Онеги”. Дебют “Рикошета-930” оказался триумфальным — элегантная синяя яхта порой просто улетала от своих преследователей за горизонт, “привозя” конкурентам больше часа на финише.

В конце лета, наконец, редакции удалось увидеть “Орион” (так была названа яхта) “живьем” и сделать короткий пробный выход. Поскольку незадолго до этого мы проводили тест яхты “Hunter” (см. “Кия” № 181), то поневоле оценка новой отечественной лодки происходила под определенным впечатлением от этого “кадиллака под парусами”.

Разумеется, эти суда сильно различаются — и по цене (“Hunter” практически вдвое дороже), и по ориентированности на определенный круг покупателей, да и идеологически, если так можно выразиться, они диаметрально противоположны. “Hunter” предназначен исключительно для комфортабельного отдыха под парусами, его парусное вооружение спроектировано в угоду удобству использования, поэтому для управления им от владельца не требуется наличия глубоких навыков. “Рикошет-930”, будучи, в свою очередь, тоже довольно комфортабельной яхтой, одновременно способен выйти на спортивную дистанцию и — как показал прошедший сезон — легко “порвать” своих конкурентов на британский флаг” (если, разумеется, лодкой управляет опытный экипаж). Но все же оба судна относятся к классу 30-футовиков, и мы сочли, что это обстоятельство если и не позволяет нам сравнивать их впрямую, то все же разрешает проводить между ними некоторые параллели.

Внешне “Орион” выглядит достаточно традиционно для судов, спроектированных Ю. Ситниковым. За 16 лет своего существования его КБ выработало свой

фирменный стиль, позволяющий мгновенно узнавать лодки серии “Рикошет” среди любых других яхт. Основной отличительной их чертой, пожалуй, является высокий обтекаемый силуэт рубки с характерно скошенной линией иллюминаторов. Несмотря на то, что надводный борт “Ориона” ниже, чем у “Hunter”, высокая надстройка выглядит пропорционально, обеспечивая в то же время хорошую высоту в салоне: от 182 см у трапа до 175 см у мачты.

Внутренняя планировка типична для яхт подобной длины: двухместная носовая каюта, фактически представляющая собой одну большую трапециевидную койку со шкафчиками при входе, просторный салон, камбуз с плитой и мойкой — по правому борту и штурманский уголок — по левому. Под трапом — 9-сильный двигатель “Yanmar”, слева от трапа — галльон с умывальником, справа — проход в кормовую каюту под кокпитом. Глаз подсознательно ищет сходство и различие с “Охотником” — в салоне “Ориона” меньше света (у англо-американской яхты очень большая площадь остекления рубки), в отделке вместо сплошных тиковых панелей — красное дерево фанеровка, скромнее оборудован камбуз, кормовая каюта занимает меньшую площадь. Зато на российской яхте — большой штурманский уголок с отдельным сидением, а почти половину объема под кокпитом занимает вместительный рундук для яхтенного имущества или дополнительных парусов. Из других элементов, обеспечивающих комфорт пребывания на судне, отметим пару вытяжных электровентиляторов (над камбузом и галльоном) с питанием от солнечных батарей — такого мы в России еще не видели. Даже забугорный alter ego и тот был оснащен традиционными приточно-вытяжными дефлекторами.

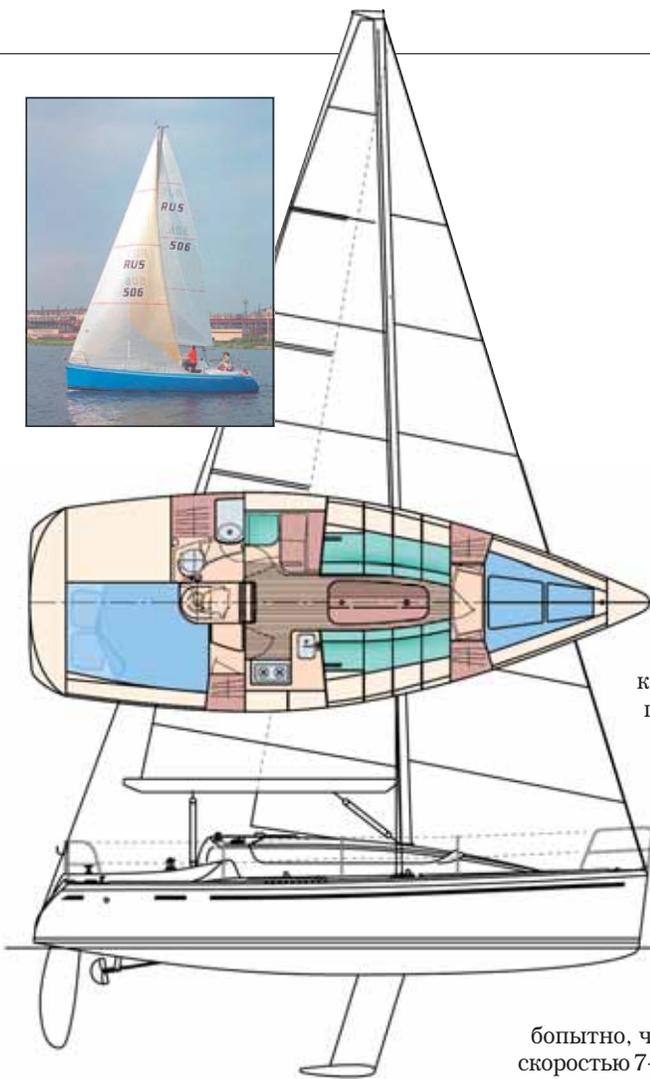
Куда сильнее, чем салон, различаются кокпиты двух яхт. На “Hunter” кокпит воистину “pleasure place”: широкий,

просторный, с тиковой отделкой, раскрывающимся столиком и пресловутыми подстаканниками, предусмотрена и возможность установки тента. Кокпит “Ориона” же иначе, как “рабочим местом”, назвать сложно: вместо тика, столиков и подстаканников — шесть лебедок (две — на кормовом срезе рубки и четыре — на комингсах кокпита), погон гика-шкота у входного люка, нержавеющей румпель с удлинителем. Все подчинено функциональности и удобству управления яхтой, ходовые качества которой заслуживают того, чтобы уделить им особое внимание. Хотя для снижения веса в конструкции яхты не применялись никакие ультрасовременные материалы — ни кевлар, ни углепластик, высокое качество проектирования и тщательный подбор материалов, примененных для изготовления корпуса, позволили получить яхту с очень большой относительной длиной. Соотношение $L_{\text{квл}}^3/D_y$ “Рикошета-930” составляет 5,97,

Основные данные яхты проекта “Рикошет-930”

Длина макс., м	9.30
Длина по КВЛ, м	8.62
Ширина наибольшая, м	3.26
Осадка, м	1.94
Водоизмещение, кг	3000
Балласт, кг	1100
Площадь парусности, м ² :	
– обмерная	56
– спинакер	70
Мощность двигателя, л.с.	9 (18 — на серийных судах)





Яхты серийного производства от 5.5 до 9.4 м

Новинки сезона:

Модельный ряд “Орион” – 9.3 м
проект 2002 г. Чемпион в абсолютной скорости регаты “Онега 2002”

“ЕуроСуп” – регата 7.4 м
проект 2003 г. – яхта для проведения Кубка Европы по матчевым гонкам

“Спрей” – класс “Микро”
проект 2003 г.

SPRAY

Качество гарантировано 14 летним опытом!
Подробная информация на сайте в Интернет

ООО “Спрей” – яхты и яхтенное оборудование
Россия, 620041 Екатеринбург а/я 165
Тел/факс(3432) 64-36-76, 17-25-36
E-mail: spray-a@ural.ru / www.spray.nm.ru

что обещает низкое волновое сопротивление и гарантирует хорошие скоростные показатели в свежий ветер. Особенно приятно то, что все палубное оборудование судна (за исключением лебедок), включая рангоут, отечественного производства. О высоком качестве постройки яхты свидетельствует еще и то, что стартовав в своем первом сезоне в 16 гонках, все их она завершила без каких-либо поломок.

Мы вышли на “Орионе” при неровном ветре от SW, то стихавшем до 3 м/с, то усиливавшимся до 8-9 м/с при невысокой (около полуметра) и ровной волне. Конструктор лодки предупредил нас, что с целью экономии времени и средств на голвом экземпляре серии применено “неродное” парусное вооружение — от круизной яхты “Рикошет-940”, в силу чего “Орион” оказался несколько недогружен парусами, что особенно сказывается при ветре скоростью менее 3-4 м/с и на чистом фордевинде. Но мы начали с определения лавировочного угла лодки. Результат оказался не то, чтобы выдающийся, но весьма и весьма неплохой — предельный угол хода составил 32° к вымпельному ветру. При этом в острый и полный бейдевинд яхта очень легко шла против волны (совершенно при этом не забрызгиваясь), и ее носовая часть не испытывала сильных ударов, столь свойственных прямоштеневым конструкциям. По утверждению

конструкторов и штатного экипажа судна, подобное мягкое поведение сохраняется и на более высокой волне — вплоть до двух метров и даже более. Секрет этого — в примененных носовых обводах, которые, как выразились сотрудники КБ, “мы очень долго оттачивали”. Любопытно, что при истинном ветре скоростью 7-8 м/с в широком диапазоне курсов относительно ветра — от галфвинда до острого бейдевинда — скорость яхты практически не менялась и составляла 7-7.5 уз.

На лавировке лодка оказалась очень чувствительна к перемещению экипажа — достаточно с наветренного борта одному человеку перейти в кокпит или каюту, как яхта немедленно теряет примерно 0.3 уз скорости. Впрочем, для яхты подобных размеров это совершенно нормально — вспоминается один из первых выходов в море “Варяга” (прототип “Алькора”), на котором, несмотря на куда большую длину и водоизмещение, этот эффект был выражен едва ли не сильнее. Нами была отмечена хорошая сбалансированность яхты, а также удачная конструкция ее рулевого устройства — в меру чувствительного, но все же не слишком острого.

На полных курсах в указанных погодных условиях под штатным гротом и геннакером яхта неоднократно проявляла явное желание “поймать волну” и выйти на режим серфинга, но, едва мы настроились по-настоящему разогнаться, чтобы замерить результат, как ветер безжалостно скис... Удалось лишь подтвердить тот факт, что с имеющимся (нештатным) парусным вооружением в слабый ветер на фордевинде лодка “не идет”. По данным же самого конструктора, предельная скорость, которую удалось развить на этой яхте, — 12.6 уз. Этот результат был показан в одной из

гонок “Кубка Онеги” в бакштаг под геннакером при ветре скоростью порядка 12-15 м/с. Средняя скорость лодки в той гонке (длиной 118 миль), по словам экипажа яхты, составила 7.6 уз. Отличные результаты для небольшого и комфортабельного судна!

После возвращения в гавань сотрудники редакции немного побеседовали с конструктором “Ориона”. Нас, в первую очередь, интересовало, пойдет ли “Рикошет-930” в серию или останется пусть и очень удачной, но единичной конструкцией. Ответ, признаемся, нас немного удивил. По его словам, лодка разработана не под стороннего заказчика, а является инициативным проектом самого КБ. При этом яхта изначально была “запрограммирована” на рыночный успех настолько, что даже ее первый экземпляр строился уже в матрице, а не на болване. Время покажет, насколько будут оправданы смелые надежды конструкторов (хотя, по сведениям фирмы-строителя, на яхту уже поступило несколько заказов). Редакция же, в свою очередь, не может не отметить — давно нам не приходилось испытывать столь гармоничное и сбалансированное судно, как “Рикошет-930”! Эта яхта буквально покорила нас прекрасным сочетанием высокого комфорта и отличных ходовых характеристик в купе с высоким качеством изготовления. Жаль только, что при нынешнем уровне жизни в России приобрести ее сможет далеко не каждый желающий...

Артур Гроховский

Плюсы:

высокие ходовые качества, мягкий ход на волнении, хорошая управляемость, электровентиляторы в салоне.

Минусы:

относительно большая осадка, маленькая кормовая каюта, недостаточная скорость в очень слабый ветер.